

OPTIMALISASI MANAJEMEN KESELAMATAN PADA PROSES BUNKER DIATAS MT. B. ATLANTIC



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

STEVIEH HENDRYAN

51145168. N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI MANAJEMEN KESELAMATAN PADA PROSES *BUNKER*
DI ATAS KAPAL MT. B. ATLANTIC

DISUSUN OLEH:

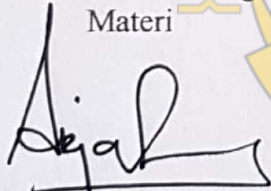
STEVIE HENDRYAN
NIT 51145168.N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Februari 2019

Dosen Pembimbing
Materi



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar.

Penata Tingkat I, (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

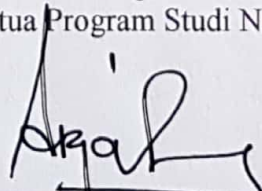


SRI SUYANTI, S.S

Penata Tingkat I, (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar.

Penata Tingkat I, (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN
OPTIMALISASI MANAJEMEN KESELAMATAN PADA PROSES
BUNKER DI ATAS KAPAL MT. B. ATLANTIC


Disusun Oleh:

STEVIE HENDRYAN
NIT 51145168. N


Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus

Dengan nilai pada tanggal 2019

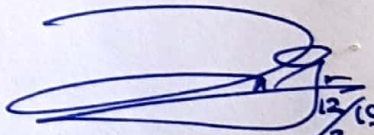
Penguji I


Dr. Capt. Mashudi Rofik, M. Sc, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

Penguji II


Capt. Arika Palapa, M.Sc, M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji III


Andy Wahyu Hermanto, M.T
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

DIKUKUHKAN OLEH:
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. Mashudi Rofik, M. Sc, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : STEVIEN HENDRYAN

NIT : 51145168. N

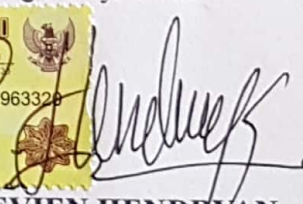
Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses *Bunker* Di Atas Kapal MT. B. ATLANTIC" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 15 FEBRUARI 2019

Yang menyatakan




STEVIE HENDRYAN
NIT. 51145250. N

MOTTO

My aspiration in life would be to be happy.

–Anonymous–

Life isn't measured by the number of breaths we take, but by the moments
that take our breath away.

–Maya Angelou–

Wit beyond measures is man's greatest treasure.

–Rowena Ravenclaw–

Stop labeling and start living.

–Cara Delevigne–

“Sebab itu janganlah kamu kuatir akan hari besok, karena hari besok
mempunyai kesusahannya sendiri. Kesusahan sehari cukuplah untuk sehari.”

(Matius 6:34)

PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi yang telah penulis susun ini kepada:

- Orang tua tercinta, Mama dan Alm. Papa yang sangat saya cintai serta yang selalu memberikan kasih sayang tanpa henti, dukungan, nasehat, doa serta jerih payah serta segala yang terbaik untuk keberhasilan dan cita-cita saya yang tidak akan pernah saya lupakan.
- Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar. atas bimbingannya dalam proses pembuatan skripsi ini dari awal hingga akhir sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- IBU SRI SUYANTI, S.S., atas bimbingannya dalam proses pembuatan skripsi ini dari awal hingga akhir sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- Seluruh dosen, staff pengajar lainnya, para instruktur, seluruh perwira dan seluruh pegawai PIP Semarang atas segala ilmu, bimbingan, didikan, nasehat, serta doa dan bantuan yang telah diberikan.
- Seluruh staff PT. Amas Samudra Jaya serta crew kapal MT. B. Atlantic yang telah membantu menyempurnakan skripsi ini dan sebagai tempat penulis melaksanakan praktek laut.
- Rekan-rekan seperjuangan Taruna-taruni angkatan LI yang saya cintai dan saya banggakan.
- Arief Widhi, Hendro, Nasirudin, Angga, serta Irwan yang telah memberikan dukungan, saran, serta menjadi *Inner Peace* sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu sehingga dapat selesai tepat pada waktunya.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan yang Maha Esa. Berkat rahmat dan anugerah-Nya tugas skripsi dengan judul “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses *Bunker* Di Atas Kapal MT. B. ATLANTIC” dapat diselesaikan dengan baik.

Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Terselesaikannya skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Yth:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar. selaku Ketua program prodi nautika dan Dosen pembimbing materi yang telah memberikan arahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya skripsi ini
3. Ibu Sri Suyanti, S.S. selaku Dosen pembimbing penulisan yang juga telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya skripsi ini.
4. Ibu, Alm. Ayah, Adik tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menyusun skripsi ini.
5. Capt. Erra, Ma’am Ria, Miss Latifah, Ibu Wika, Ibu Hanifah, dan Ibu Desi yang selalu mengingatkan dan memberikan dukungan untuk menuntaskan skripsi ini.

6. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh karyawan di PT. AMAS SAMUDRA JAYA yang telah memberikan kesempatan untuk penulis melakukan penelitian, terutama Rizka Khaerunissa yang selalu memberikan semangat.
8. Kapal MT. B. ATLANTIC yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
9. Seluruh *Crew* serta *Officer* MT. B. ATLANTIC yang telah banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Seluruh teman-teman seperjuangan kelas Nautika VIII D dan taruna-taruni angkatan LI yang selalu memberi dukungan dan kerja sama.
11. Seluruh rekan kerja Staff dan Demustar 88 yang selalu meningkatkan serta memberikan dukungan.
12. Danmentar Hammam Fathuroyana, Kasmentar Ashar Ngabdillah, serta Sekdem Octavianus Avien D selaku pihak yang selalu memberikan motivasi untuk menuntaskan skripsi ini.
13. Seluruh junior LII, Rigel dormitory LIV, DP3 LIV, D4 LIV, serta DP3 TC, terutama Muhammad Arief Widhi Pranoto, Nasirudin Alfarisi, Hendro Kurniawan, Angga Rinduwanyah, Irwan Setiabudi yang selalu memberikan dukungan secara moril, menemani, membantu dalam pembuatan skripsi ini, sabar dalam menghadapi penulis, serta menjadi inner peace dalam batin penulis.
14. Tias Juliansyah selaku teman kadet yang menjadi inspirasi dalam pembuatan skripsi ini.

15. Semua pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya tugas skripsi ini yang penulis tidak bisa menyebutkan satu per satu.

Semoga Tuhan yang Maha Esa membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis mengharapkan saran atau koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Dan apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.



Semarang,

2019

Penulis

STEVIE HENDRYAN

NIT. 51145168. N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAKSI	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Kerangka Pikir	21

	C. Definisi Operasional	22
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	
	A. Metodologi Penelitian	24
	B. Waktu dan Tempat Penelitian	25
	C. Sumber Data	26
	D. Metode Pengumpulan Data	27
	E. Teknik Analisis Data	29
BAB IV	ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	38
	B. Analisis Data	43
	C. Pembahasan Masalah	58
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan	65
	B. Saran	65
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

Gambar 2.1	Kerangka Berpikir Penelitian	21
Gambar 3.1	Diagram <i>fishbone</i>	32
Gambar 4.1	MT. B. Atlantic	40
Gambar 4.2	Kondisi Mesin <i>Windlass</i>	51
Gambar 4.3	Keadaan <i>Cadet</i> yang Mengalami Kecelakaan	52
Gambar 4.4	Keadaan <i>Cadet</i> yang Dipindahkan ke Kapal Ikan	52
Gambar 4.5	Kondisi MT. B. Atlantic Sedang <i>Bunker</i>	62



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Penilaian USG	36
Tabel 4.1	<i>Ship's Particular</i> MT. B. Atlantic	39
Tabel 4.2	<i>Crew's List</i>	41
Tabel 4.3	Gambaran umum <i>fishbone analysis diagram</i>	47
Tabel 4.4	Sumber Data Olah USG	55



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara	68
Lampiran 2	<i>Accident Report</i>	74



ABSTRAKSI

Stevien Hendryan, 2019, NIT : 51145168.N, “*Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses Bunker Di Atas Kapal MT. B. Atlantic*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing Materi (I): Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar., Pembimbing Metodologi dan Penulisan (II): Sri Suyanti, S.S.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut professional saat bekerja diatas kapal. Keselamatan dalam hal ini meliputi diri sendiri, orang lain, serta lingkungan dimana kita bekerja. Manajemen keselamatan diatas kapal merupakan hal yang sangat penting guna menunjang kinerja *crew* kapal diatas laut. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan yang memiliki resiko terhadap keselamatan *crew* di atas kapal. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan, karena hal tersebut pengarahan atau *safety meeting* terhadap *crew* kapal mengenai keselamatan harus dilaksanakan terus menerus serta melakukan pemeriksaan dan perawatan terhadap peralatan dan material yang menunjang proses *bunker* di atas kapal. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan keamanan dalam bekerja.

Mengingat pentingnya keselamatan bekerja dalam proses *bunker* di atas kapal maka pelaksanaan *safety meeting* sangat penting untuk dilaksanakan serta pemeriksaan dan peralatan harus dilakukan dengan seksama. Dalam hal ini penulis menggunakan analisis data dengan *fishbone analysis* dan USG (*Urgency, Seriousness, and Growth*), dimana metode tersebut penulis berusaha untuk memaparkan hasil dari penelitian yang diperoleh baik itu secara langsung dari wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan penelitian di kapal maupun berdasarkan referensi dari buku-buku terkait.

Dengan melaksanakan dan mengerti manajemen keselamatan diharapkan para *crew* kapal dapat memahami dengan sepenuhnya dan memberikan ketenangan dan keamanan dalam *crew* saat bekerja. Pada bagian akhir skripsi penulis menyajikan kesimpulan dan saran.

Kata kunci: Manajemen keselamatan, *safety meeting*, *bunker*.

ABSTRACT

Stevien Hendryan, 2019, NIT : 51145168.N, “*Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses Bunker Di Atas Kapal MT. B. Atlantic*”, Nautical Department Program, Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Material tutor (I): Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar., Methodology and Writing tutor (II): Sri Suyanti, S.S.

Safety work is a main priority for a professional seaman who working onboard. Safety in this matter includes personal safety, other people, and the environment whereas we work. Safety management onboard is a prominent to support the performance of crew whom working onboard. During vessel operation, there is a lot of a job with high risk about the safety of crew's life. Those accidents cause loss for all the parties start from the crew itself to the company, because of that briefing or safety meeting for a crew as concerns safety must be held continuously then the checking and maintenance to the machine and material which supporting the bunkering process onboard must be conducted carefully. With the high level of safety when working will be provided calmness and secure at work.

The safety at work during bunkering process must be taking into account then the implementation of safety meeting and check every detail of machine and equipment must be conducted carefully. In this thesis, the writer uses fishbone analysis and USG (Urgency, Seriousness, and Growth) as a data analysis, whereas the writer attempted to explain the result of research from interview with the people is engaged in and undertake the research or observation on board with the related literature.

For undertake and understanding the safety management, the crew onboard could understand fully about safety for their life and provide the calmness and secure when crew working. In the last part of thesis, the writer is explain the conclusion and suggestion.

Kata kunci: Safety management, safety meeting, bunker.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja diatas kapal. Semua perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Keselamatan dalam hal ini meliputi diri sendiri, orang lain, serta lingkungan dimana kita bekerja. Untuk hal ini, instansi terkait juga harus berperan dalam mengoptimalkan keselamatan dalam bekerja.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak crew kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya. Dikapal taruna praktek laut, bahkan ada yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur keselamatan yang telah dibuat serta ditetapkan dan itu berakibat sangat fatal bagi *crew* kapal itu sendiri. Kepedulian dan kesadaran dari masing-masing individu sangat dibutuhkan dalam manajemen keselamatan diatas kapal. Tidak jarang suatu pekerjaan baik di darat maupun di laut serta apapun bentuknya, karena kurang memperhatikan keselamatan sehingga

menimbulkan korban jiwa. Akhirnya kemajuan pengoptimalisasian manajemen keselamatan diatas kapal yang ingin dicapai menjadi kurang berarti serta membahayakan jiwa pekerjanya. Kecelakaan yang terjadi diatas kapal selain menjadi hambatan-hambatan langsung juga merupakan kerugian-kerugian tidak langsung, yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja dan sebagainya.

Dari hasil analisis kecelakaan memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan ada factor penyebabnya. Sebab-sebabnya tersebut tersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab ini harus segera dihilangkan.

Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritime Organisation* (IMO), ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya karena *International Maritime Organisation* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure, Efficient Shipping On Clean Ocean*, yang berarti dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi dan lingkungan alam laut yang bersih. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal adalah :

1. *International Safety Management Code (ISM Code)*, tentang peraturan yang mengatur manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal.
2. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*, merupakan peraturan yang dibuat untuk mengatur keselamatan serta meningkatkan jaminan hidup dilaut.

Peraturan ini pertama kali dibuat setelah kecelakaan RMS Titanic pada tahun 1912.

Peraturan-peraturan tersebut secara *global* bertujuan untuk mencegah, mengantar, seta mengurangi kecelakaan dilaut dan akibat yang ditimbulkannya, serta menjamin keselamatan kerja bagi *crew* kapal. Sehubungan dengan hal tersebut maka didasarkan pengalaman penulis selama praktek laut (Prala) dari dikapal MT. B. Atlantic, maka itu penulis mengambil judul skripsi “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses Bunker di Kapal MT. B. Atlantic”.

Manajemen keselamatan diatas kapal merupakan hal yang sangat penting guna menunjang kinerja *crew* kapal diatas laut. Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali ditemukan pekerjaan yang memiliki resiko terhadap keselamatan *crew* kapal, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada *crew* kapal sewaktu bekerja dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan bagi *crew* maupun kapal itu sendiri, insiden atau kecelakaan pada sewaktu bekerja di dek maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda yang jatuh, terjepit oleh sesuatu, terkena arus listrik dan sebagainya serta disebabkan karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan dalam bekerja. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka atau memar pada

anggota tubuh bahkan kematian, tertundanya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Pengarahan terhadap *crew* kapal mengenai keselamatan harus dilaksanakan terus menerus. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan keamanan dalam bekerja.

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas maka penulis menyusun skripsi dengan judul “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses Bunker di Atas Kapal MT. B. Atlantic”.

B. Perumusan Masalah

Perumusan masalah diatas kapal MT. B. Atlantic adalah hal-hal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja pada *crew* pada saat bekerja yang akan penulis uraikan pada skripsi ini, antara lain:

1. Mengapa manajemen keselamatan diatas kapal pada saat proses bunker kurang berjalan optimal?
2. Bagaimana cara meningkatkan manajemen keselamatan diatas kapal pada proses bunker?

C. Batasan Masalah

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mengadakan observasi dan mengulas kembali pengalaman selama praktek laut di MT. B. Atlantic mengenai manajemen keselamatan pada saat proses bunker. Penulis

memberikan batasan masalah sehingga pembahasan di dalam skripsi tidak terlalu luas, yang dapat menyimpang dari pokok permasalahan tentang manajemen keselamatan.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang penulisan dan rumusan masalah, adapun beberapa tujuan yang menjadi acuan dari penyusunan skripsi ini yang penulis harapkan agar dapat bermanfaat bagi setiap pembaca yaitu:

1. Untuk mengetahui seberapa jauh penerapan manajemen keselamatan pada proses bunker diatas kapal.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab manajemen keselamatan pada proses bunker diatas kapal tidak berjalan dengan optimal.

E. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian yang penulis lakukan ini, dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bermanfaat bagi pembaca. Adapun manfaat penelitian dari penyusunan skripsi ini adalah:

1. Secara Teoritis
 - a. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan cara menerapkan dan mengoptimalkan manajemen keselamatan didalam dunia kerja dan memecahkan permasalahan dengan ilmu yang sudah didapat.
 - b. Dapat menganalisis suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berpikir cerdas dan menanggapi suatu permasalahan kerja diatas kapal.

2. Manfaat Secara Praktis

a. Bagi Taruna

Sebagai manfaat praktis untuk pengetahuan sebelum melakukan praktek laut, sehingga dapat menambah wawasan pembaca tentang hal-hal berkaitan dengan manajemen keselamatan di kapal

b. Bagi Crew Kapal

Sebagai bahan masukan kepada pihak-pihak terkait di atas kapal seperti Mualim, Masinis, Bosun, Mandor, Juru Mudi, Oiler, serta Kadet tentang bagaimana mengoptimalkan manajemen keselamatan pada saat proses bunker diatas kapal.

c. Bagi Perusahaan-Perusahaan

Dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan yang nantinya dapat bermanfaat untuk membantu para *crew* kapal apabila mendapatkan kesulitan dengan permasalahan yang sama dan dapat menjadi salah satu acuan bagi perwira yang akan naik ke atas kapal, sehingga mengetahui bagaimana pengoptimalisasian manajemen keselamatan pada proses bunker diatas kapal yang benar.

d. Bagi Penulis

Bagi penulis skripsi ini merupakan tambahan pengetahuan dan pengalaman yang berharga dan akan berguna di kemudian hari apabila penulis menjadi seorang mualim.

F. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan sistematika penulisan agar pembaca dapat lebih mudah mengerti tentang susunan yang digunakan dan mengetahui poin – poin yang akan dibahas pada setiap babnya, yang meliputi :

Bab I. Pendahuluan

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi yang diuraikan dalam beberapa pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Rumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Sistematika penulisan skripsi berisi susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir.

Bab II. Landasan Teori

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan tahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman konsep dan teori.

Bab III. Metodologi Penelitian

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, data yang diperlukan meliputi pengalaman penulis dan data tentang kejadian saat dikapal. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Data yang diperlukan merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Teknik analisis data berisi mengenai cara analisis data yang digunakan secara konsisten dan sesuai dengan tujuan penelitian.

Bab IV. Analisis Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek yang diteliti, deskripsi masalah dan pembahasan masalah. Gambaran

umum obyek penelitian adalah gambaran umum obyek yang diteliti. Analisis masalah merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan, pemaparan serta penjabaran dari hasil penelitian yang telah diperoleh.

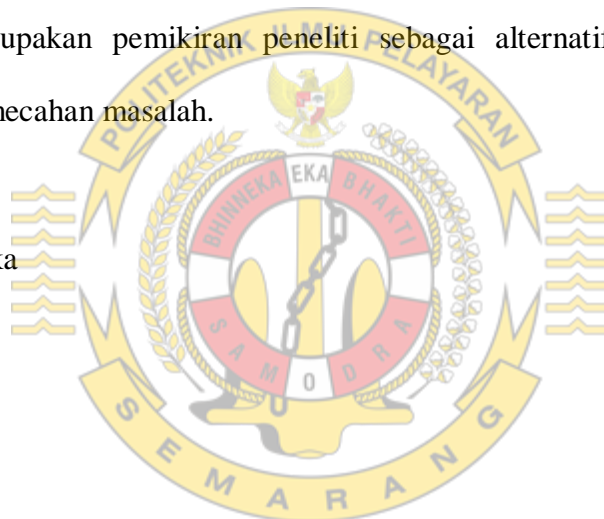
Bab V. Penutup

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran dari penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini penulis akan menguraikan landasan teori yang berkaitan dengan judul “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses Bunker Diatas MT. B. Atlantic“. Oleh karena itu, penulis akan menjelaskan terlebih dahulu tentang pengertian dan definisi-definisi agar terciptanya korelasi pemahaman yang lebih jelas, salah satunya dengan mengikut sertakan kerangka berpikir dalam bab ini.

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, mengoptimalkan proses, cara, perbuatan, mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif

2. Manajemen

a. Definisi

Manajemen adalah proses perencanaan, perorganisasian, penyerahan dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya untuk mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan

Menurut T. Hani Handoko dalam bukunya yang berjudul Manajemen (2009:8), Manajemen adalah proses perencanaan, perorganisasian, pengarahan, dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

Dalam manajemen terdapat tingkatan-tingkatan yang berguna untuk mengkoordinir organisasi tersebut, supaya kita bisa melaksanakan pekerjaan sesuai dengan kemampuan dan tanggung jawabnya masing-masing. Seperti yang dikemukakan oleh T. Hani Handoko dalam bukunya yang berjudul Manajemen (2009:17).

b. Tingkatan-Tingkatan Dalam Manajemen

1). Manajer Pertama.

Tingkatan paling rendah dalam suatu organisasi.

2). Manajer Menengah.

Para manajer menengah membawahi dan mengarahkan kegiatan-kegiatan para manajer lainnya dan kadang-kadang juga karyawan operasional.

3). Manajer Puncak.

Manajemen puncak bertanggung jawab atas keseluruhan manajemen operasi. Dalam manajemen juga membutuhkan tahap-tahap supaya manajemen dapat berjalan dengan lancar sesuai dengan tujuan yang telah disepakati bersama. Dengan kita melaksanakan tahap-tahap tersebut, maka semua kegiatan atau pekerjaan dapat berjalan dengan lancar dan terkoordinir dengan baik. Seperti yang dikemukakan oleh T. Hani Handoko dalam bukunya yang berjudul Manajemen (2009:23).

c. Tahap-Tahap Dalam Manajemen

1). Perencanaan (*planning*)

Perencanaan didalam manajemen sangat penting karena tahap ini adalah langkah awal dalam suatu kegiatan atau pekerjaan. Perencanaan adalah bagaimana suatu organisasi dalam hal ini adalah perusahaan pelayaran menetapkan tujuan yang diinginkan dan kemudian menyusun rencana strategi bagaimana cara untuk mencapai tujuan tersebut. Dengan perencanaan yang baik maka anggota bisa menentukan sumber daya yang dibutuhkan, dapat melaksanakan kegiatan dengan konsisten, kemajuan dapat dimonitor sehingga tindakan dapat diambil apabila tingkat kemajuan tidak memuaskan.

2). Pengorganisasian (*Organizing*)

Setelah para pemimpin menetapkan tujuan-tujuan dan menyusun rencana-rencana untuk mencapainya, maka mereka perlu merancang dan mengembangkan suatu organisasi yang akan dapat dilaksanakan berbagai program tersebut diatas. Pengorganisasian meliputi penentuan sumber daya manusia dan kegiatan yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan tersebut, perancangan dan pengembangan suatu organisasi atau kelompok yang akan membawa hal tersebut ke arah tujuan tersebut, perencanaan dan pengembangan suatu organisasi atau kelompok yang akan membawa hal tersebut ke arah tujuan, penugasan tanggung jawab, pendelegasian wewenang yang diperlukan kepada individu-individu untuk melaksanakan tugas-tugas.

3). Pengarahan (*Actuating*).

Sesudah rencana dibuat, organisasi dibentuk dan disusun personilnya, langkah berikutnya adalah membimbing dan memberi motivasi kepada para pekerja supaya bisa bekerja dengan efektif dan efisien, memberi tugas dan penjelasan secara rutin tentang pekerjaan dan menjelaskan semua kebijakan yang telah ditetapkan, menugaskan anggota untuk bergerak maju menuju tujuan yang telah ditentukan. Fungsi pengarahan adalah untuk menciptakan suasana kerja yang dinamis, sehat agar kinerja lebih efektif dan efisien.

4). Pengawasan (*Controlling*).

Semua tahap tidak akan efektif tanpa ada pengawasan (*Controlling*). Pengawasan berfungsi untuk menilai suatu kinerja yang berpatokan kepada *standart* yang telah dibuat dan juga melakukan perbaikan apabila memang dibutuhkan. Dalam pengawasan meliputi evaluasi keberhasilan sesuai indikator yang telah ditetapkan, melakukan koreksi terhadap penyimpangan yang telah ditetapkan, melakukan koreksi terhadap penyimpangan yang telah ditemukan dan memberikan solusi yang bisa mengatasi masalah. Hal ini dapat positif maupun negative. Fungsi pengawasan pada dasarnya mencakup empat unsur yaitu penetapan standar pelaksanaan, penentuan ukuran-ukuran pelaksanaan, pengukuran pelaksanaan nyata dan membandingkannya dengan standar yang telah ditetapkan, pengambilan tindakan koreksi yang diperlukan bila pelaksanaan menyimpang dari standar.

Dalam pelaksanaan manajemen juga membutuhkan unsur-unsur yang berguna sebagai pendukung jalannya optimalisasi didalam suatu organisasi tersebut

d. Unsur-Unsur yang terdapat dalam manajemen

1). *Man* (Manusia)

Unsur manajemen yang paling penting adalah sumber daya manusia. Manusia yang membuat perencanaan dan mereka pula

yang melakukan proses untuk mencapai tujuan tersebut. Tanpa adanya sumber daya manusia maka tidak ada proses kerja, sebab pada prinsip dasarnya mereka adalah makhluk pekerja. Jadi manusia merupakan unsur manajemen yang penting dalam mencapai tujuan perusahaan.

2). *Money* (Uang)

Perusahaan dalam menjalankan seluruh aktifitas sehari-harinya tidak akan bisa terlepas dari biaya yang diukur dengan satuan sejumlah uang. Dengan ketersediaan uang atau dana yang memadai maka manajemen perusahaan akan lebih leluasa dalam melakukan sejumlah kegiatan untuk mencapai tujuan akhir perseroan yaitu memperoleh hasil yang maksimal.

Uang selalu dibutuhkan dalam perusahaan, mulai dari pendirian perusahaan hingga pengurusan perijinan. Dengan demikian, uang merupakan salah satu unsur penting dalam melakukan suatu kegiatan.

3). *Material* (Bahan Baku)

Sumber Daya Manusia dan bahan baku sangat berkaitan erat satu sama lain dan tidak bisa dipisahkan. Perusahaan umumnya tidak menghasilkan sendiri bahan mentah yang dibutuhkan tersebut, melainkan membeli dari pihak lain. Untuk itu, manajer perusahaan berusaha untuk memperoleh bahan mentah

dengan harga yang paling murah dengan menggunakan cara pengangkutan yang murah dan aman.

4). *Machine* (Mesin)

Mesin mulai memegang peranan penting dalam proses produksi setelah terjadinya revolusi industri dengan ditemukannya mesin uap sehingga banyak pekerjaan manusia yang digantikan oleh mesin. Perkembangan teknologi yang begitu pesat, menyebabkan penggunaan mesin semakin menonjol. Hal ini karena banyaknya mesin-mesin baru yang ditemukan oleh para ahli sehingga memungkinkan peningkatan dalam produksi.

5). *Method* (Metode)

Metode kerja sangat dibutuhkan agar mekanisme kerja berjalan efektif dan efisien. Dalam menerapkan manajemen untuk mengelola sejumlah unsur-unsur diatas dibutuhkan suatu metode atau *Standard Operational Procedure* yang baku. Setiap divisi di dalam perusahaan memiliki fungsi pokok tugas atau tanggung jawab tersendiri dan masing-masing divisi tersebut saling berkaitan erat dalam menjalankan aktifitas perusahaan.

6). *Information* (Informasi)

Tentu saja informasi sangat dibutuhkan dalam suatu perusahaan. Informasi tentang apa yang terkini, apa yang sedang disukai, apa yang sedang terjadi di masyarakat. Manajemen

informasi sangat penting juga dalam pelaksanaan rencana dalam organisasi.

Keenam unsur manajemen tersebut lebih dikenal dengan sebutan 5M dan 1I, yaitu *Man, Money, Material, Machine, Method, and Information*. Setiap unsur tersebut memiliki karakteristik yang berbeda. Manajemen tidak dapat berjalan dengan baik tanpa adanya ketujuh unsur tersebut.

Berdasarkan definisi diatas dapat di simpulkan bahwa manajemen adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang proses penggunaan sumber daya manusia, modal, dan peralatan lainnya secara terpadu dan efektif untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

3. Keselamatan Kerja

a. Definisi

Keselamatan kerja adalah segala upaya untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan saat melakukan pekerjaan. Menurut Badan Diklat Perhubungan dalam bukunya yang berjudul *Basic Safety Training Modul-4* (2000:63), keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Menurut Suma'mur (1981:2), keselamatan kerja adalah suatu sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat, dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja.

Berdasarkan definisi keselamatan kerja suatu usaha dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan dengan menggunakan alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Berdasarkan definisi dan pemakaian alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja adalah pengaruh manfaat, kegunaan suatu alat untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan untuk mencegah semua bentuk kecelakaan, kerja, dan menciptakan lingkungan kerja yang aman.

b. Fungsi Keselamatan Kerja

Berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas, keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

- 1) Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi penyebab sakit, cacat, dan kematian dapat dikurangi atau minimalisir, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- 2) Tingkat keselamatan yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- 3) Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta

kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.

- 4) Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisahkan terhadap ketrampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- 5) Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja. Dalam keselamatan kerja juga mempunyai tujuan, yaitu dengan kita memperhatikan keselamatan kerja tentunya bisa menciptakan sistem yang aman, kemudian juga akan mencegah terjadinya kerugian baik moril maupun materil akibat terjadinya kecelakaan kecelakaan yang disebabkan tidak memperhatikan keselamatan dalam bekerja.

Banyak *crew* kapal didalam melaksanakan pekerjaanya tidak memakai alat keselamatan kerja ini dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Para *crew* kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh nahkoda maupun perwira kapal jika *crew* kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal ini dikarenakan nahkoda sangat jarang mengadakan *safety meeting* yang harus diadakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan juga akan memberikan sanksi kepada mereka *crew* kapal yang melanggar peraturan

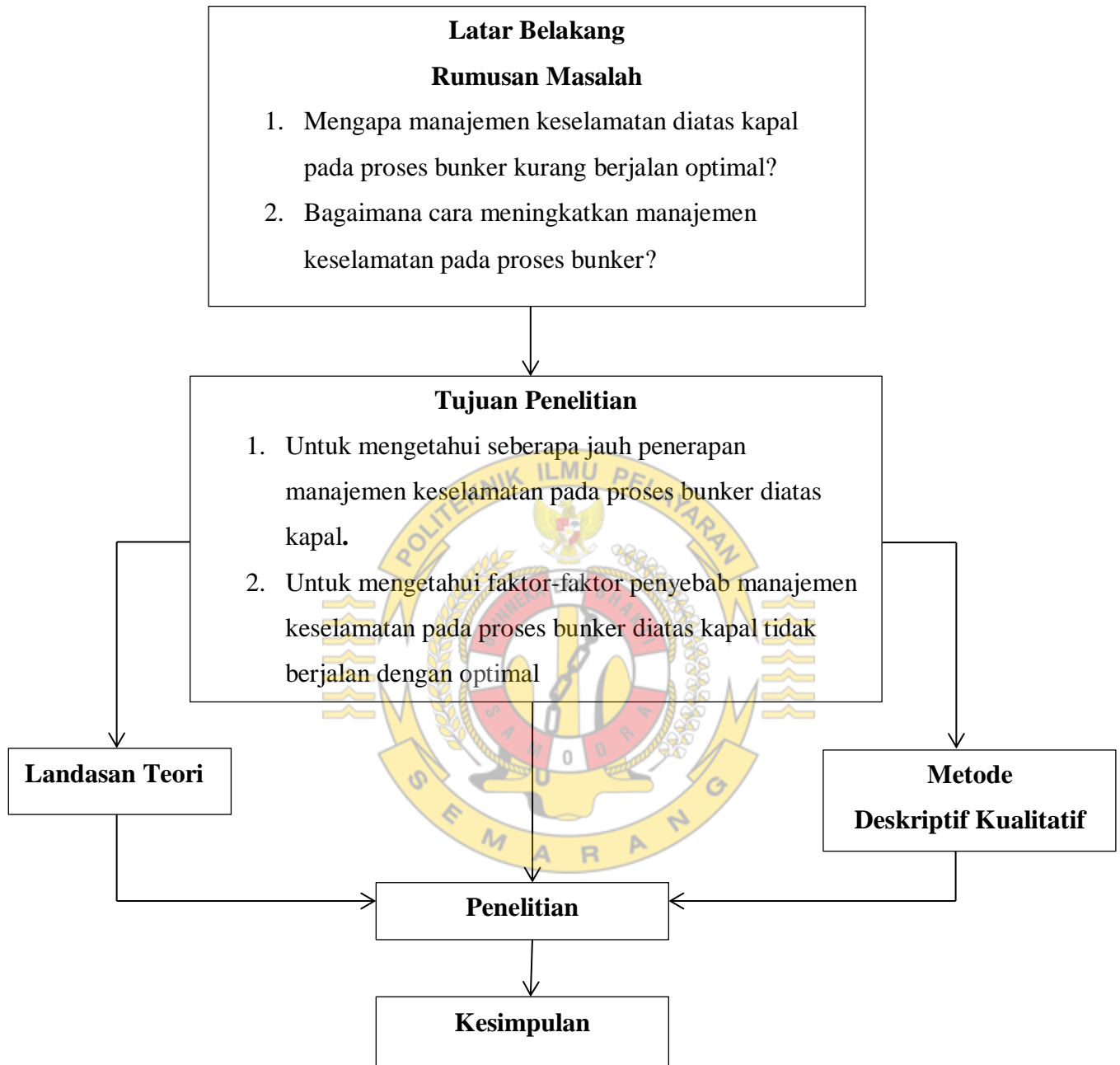
tentang keselamatan kerja diatas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan *familiarization* alat-alat keselamatan kerja terhadap *crew* kapal sudah jarang dilakukan terutama para *crew* kapal yang baru naik.

Dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* juga dijelaskan bagaimana membuat suatu sistem keselamatan kerja yang dikenal dengan *Safety Management System (SMS)* atau Sistem Management Keselamatan (SMK). Dalam kode ini ditegaskan bahwa SMK harus menjamin :

- a) Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku
- b) Bahwa semua peraturan-peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintahan, biro klasifikasi, dan organisasi industri maritim yang diakui, tetap diberlakukan.

Dengan diberlakukan ISM Code yang baik, perusahaan akan didampingi sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing yang lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengorganisasian kapal yang teratur.

B. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian

C. Definisi Operasional

1. *International Safety Management Code*

International Safety Management Code adalah ketentuan internasional tentang manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah oleh IMO. (Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP-1, M.Mar dalam bukunya yang berjudul *International Safety Management Code*. 2005:7)

2. *Company*

Company (Perusahaan) adalah pemilik atau pengusaha pencarter kapal secara pengoperasian kapal. (Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP-1, M.Mar dalam bukunya yang berjudul *International Safety Management Code*. 2005:7).

3. *Safety Management System*

Safety Management System (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan untuk secara efektif melaksanakan kebijaksanaan perusahaan mengenai keselamatan dan pencegahan pencemaran. (Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP-1, M.Mar dalam bukunya yang berjudul *International Safety Management Code*. 2005:7).

4. *Pemerintah*

Pemerintah adalah pemerintahan suatu Negara yang benderanya digunakan oleh suatu kapal. (Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP-1,

M.Mar dalam bukunya yang berjudul *International Safety Management Code. 2005:7*).

5. Audit Manajemen Keselamatan

Audit manajemen keselamatan adalah pemeriksaan secara sistematis dan bebas untuk menentukan apakah aktivitas SMS dan hasilnya yang berkaitan, memenuhi pola yang telah direncanakan, dan apakah pola ini telah dilaksanakan secara efektif dan sesuai untuk mencapai tujuan. (Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP-1, M.Mar dalam bukunya yang berjudul *International Safety Management Code. 2005:7*).

6. Manajemen

Manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, penyerahan, dan pengawasan usaha-usaha organisasi dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. (T. Hani Handoko dalam bukunya yang berjudul *Manajemen 2009:8*).

7. Keselamatan

Keselamatan adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. (Badan Diklat Perhubungan dalam bukunya yang berjudul *Basic Safety Training Modul-4 2000:63*).

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya mengenai penelitian “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses *Bunker* Diatas Kapal MT. B. Atlantic”, penulis dapat menyimpulkan bahwa :

1. Dalam pengoptimalisasian manajemen keselamatan pada proses *bunker* diatas kapal MT. B. Atlantic dikarenakan ABK yang tidak memahami prosedur manajemen keselamatan, kurangnya pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal, kondisi mesin *windlass* yang buruk, serta kondisi tali *headline* yang sudah buruk.
2. Upaya-upaya yang perlu diambil untuk mengoptimalkan manajemen keselamatan adalah dengan cara melaksanakan *safety meeting* setiap 1 (satu) bulan sekali untuk selalu mengingatkan *crew* terhadap prosedur keselamatan yang berlaku diatas kapal, memperbaiki mesin yang menjadi peralatan penunjang untuk kegiatan *bunker*, setiap *crew* selalu mengingatkan kepada sesama untuk selalu mematuhi peraturan keselamatan yang berlaku.

B. Saran

Berdasarkan simpulan di atas peneliti akan memberikan saran mengenai permasalahan yang telah dibahas di bab-bab sebelumnya.

Diharapkan saran yang peneliti berikan dapat dijadikan sebagai pedoman dalam menyelesaikan masalah apabila menghadapi kondisi yang demikian.

Adapun saran-saran tersebut antara lain:

1. Sebaiknya perwira kapal mampu mengoptimalkan perannya dalam *safety meeting*, memberikan motivasi dalam bekerja, mengingatkan selalu untuk mematuhi peraturan keselamatan, serta memonitoring *crew* yang sedang bekerja pada kegiatan *bunker*.
2. Sebaiknya dalam pelaksanaan *safety meeting* agar dibuatkan *slide* atau film agar *crew* merasa tertarik dengan materi yang akan disampaikan.



DAFTAR PUSTAKA

Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Basic Safety Training Modul-4*, BPSDM, Jakarta

Handoko, T. Hani, 2009, *Manajemen, Cetakan Duapuluh*, BPEE, Yogyakarta

Purwantomo, Agus Hadi, 2005, *International Safety and Management Code*.

Suma'mur P.K., Dr, Msc, 1981, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, PT. Toko Gunung Agung, Jakarta

(<http://marineinsight.com/marine-safety/what-is-a-safety-committee-on-ships/amp/>)

(<http://nauticalclass.com/safety-committee-meeting-purpose-and-objective/>)

(<https://sites.google.com/site/kelolakualitas/Diagram-Fishbone>)





LAMPIRAN 1

Data Hasil Wawancara

DATA HASIL WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Optimalisasi Manajemen Keselamatan Pada Proses *Bunker* Di Atas Kapal MT. B. Atlantic”. Penulis mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa sumber baik dari perwira maupun *rating* di MT. B. Atlantic. Daftar wawancara yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara Dengan Perwira / Mualim diatas Kapal.

1. Nama : Atet Munandar

Jabatan : *Chief Officer*

Pertanyaan :

a. Seberapa pentingkah *safety meeting* yang dilaksanakan setiap bulan untuk *crew* kapal?

Jawaban :

Tentu *safety meeting* begitu penting untuk setiap *crew* yang bekerja diatas kapal, baik untuk *crew* yang sudah lama *join* maupun *crew* yang baru karena dalam *safety meeting* akan dibahas dan diingatkan tentang pentingnya menjaga keselamatan pribadi yang bekerja di atas kapal.

b. Kalau memang begitu penting, mengapa masih banyak *crew* yang menganggap remeh tentang pelaksanaan *safety meeting*?

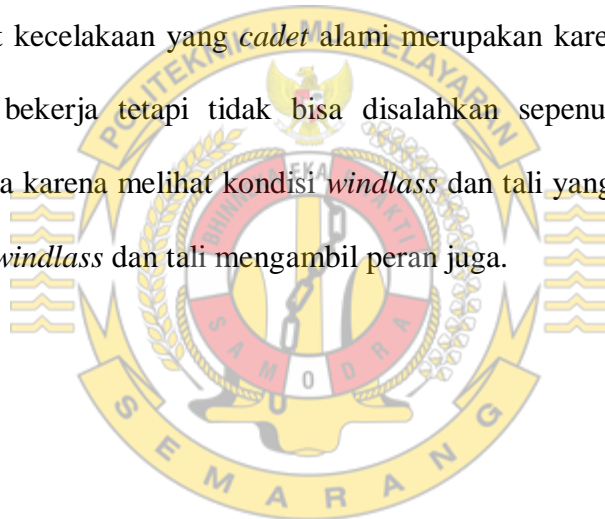
Jawaban :

Tidak semua *crew* menganggap remeh pelaksanaan *safety meeting*, biasanya yang seperti itu untuk *crew* yang sudah lama *join* dengan kapal tersebut dan *crew* tersebut merasa sudah sangat ahli bahkan mengerti tentang manajemen keselamatan padahal dalam praktiknya mereka masih bingung dan tak mengerti sepenuhnya.

- c. Menurut *chief*, melihat kasus *cadet* yang terkena tali. Faktor apa yang banyak mengambil peran?

Jawaban :

Faktor manusia menjadi banyak yang mengambil peran tentunya karena melihat kecelakaan yang *cadet* alami merupakan karena kelalaian *crew* dalam bekerja tetapi tidak bisa disalahkan sepenuhnya itu kesalahan manusia karena melihat kondisi *windlass* dan tali yang ada diatas kapal, faktor *windlass* dan tali mengambil peran juga.



2. Nama : Nasdi Mulyana

Jabatan : *Second Officer*

Pertanyaan :

- a. Menurut *second*, mengapa penerapan *safety meeting* diatas kapal kurang berjalan optimal?

Jawaban :

Penerapan nya kurang berjalan optimal dikarenakan pelaksanaan *safety meeting* tidak didukung dengan baik dan sepenuhnya oleh *Master*. Sebagai atasan yang memiliki tanggung jawab tertinggi diatas kapal, seharusnya mendukung penuh kegiatan tersebut mengingat pentingnya *safety meeting* untuk dilakukan 1 (satu) bulan sekali atau 4-6 minggu karena dalam *safety meeting*, *crew* akan diingatkan kembali tentang pentingnya keselamatan dalam bekerja di atas kapal.

- b. Lalu apa langkah yang menurut *second* untuk dapat mengoptimalkan keselamatan *crew* walaupun tidak dilaksanakannya *safety meeting*?

Jawaban :

Langkah yang diambil seharusnya walaupun pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal tidak berjalan optimal adalah setiap *crew* harus sadar dengan sendirinya akan keselamatan saat bekerja, *crew* seharusnya saling mengingatkan kepada *crew* lainnya yang bekerja di atas kapal karena dengan saling mengingatkan tersebut *crew* akan sadar dengan hal itu.

3. Nama : Zico Fransisko Naingolan

Jabatan : *Third Officer*

Pertanyaan :

- a. Melihat kejadian yang terjadi kepada *cadet*. Upaya apa yang akan *third* lakukan sebagai *officer* untuk mencegah kejadian tersebut tidak terulang kembali?

Jawaban :

Menurut saya, melihat kejadian yang terjadi dan dikarenakan kelalaian *cadet* tersebut dalam bekerja tetapi semua itu karena kurangnya pemahaman dalam manajemen keselamatan saat bekerja. Upaya yang akan dilakukan adalah memantau pekerjaan *crew* saat proses *bunker* serta mengingatkan *crew* untuk selalu berhati-hati dalam bekerja karena ingin melaksanakan *safety meeting* pun, *Master* sebagai pihak tertinggi tidak ingin melaksanakannya.

- b. Menurut anda, apakah kejadian ini sepenuhnya kesalahan *cadet* tersebut?

Jawaban :

Tentu saja tidak karena banyak faktor lainnya yang menyebabkan kejadian tersebut. Pertama mesin *windlass* serta kondisi tali yang sudah buruk. *Chief Officer* sudah melakukan laporan kepada *Master* dan sudah di laporkan pula ke pihak perusahaan tetapi ada kesalahan dalam *request*-an tali yang baru karena di kapal menggunakan tali *tross* dengan diameter 8 *inch* tetapi *Master* melakukan *request* ke perusahaan

meminta tali dengan 12 *inch*. Dari situlah kesalahan sudah terjadi, jadi karena hal tersebut dikapal masih mempertahankan dan menggunakan tali yang kondisinya sudah tidak baik serta pihak kapalpun sudah melaporkan kondisi *brake windlass* yang sudah tidak baik tetapi tidak ada respon dari pihak perusahaan.



4. Nama : Solihin

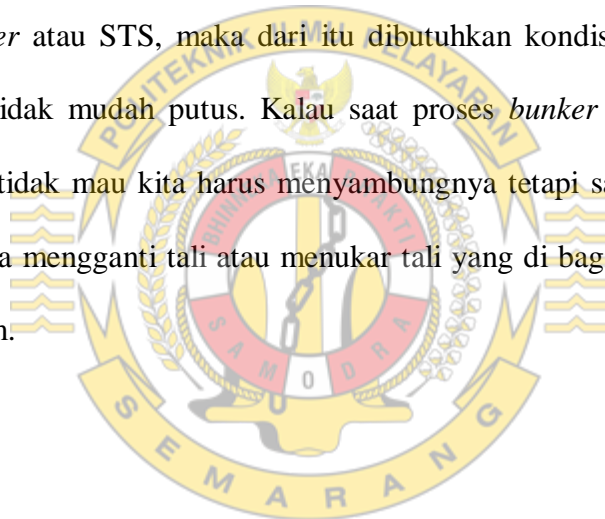
Jabatan : Bosun

Pertanyaan :

- a. Menurut anda, apakah kondisi tali serta mesin yang tidak baik sangat berpengaruh besar dalam kejadian kecelakaan yang dialami 1 (satu) *cadet* saat proses *bunker*?

Jawaban :

Tentu saja karena bila mesin dan tali dalam keadaan buruk, terutama tali itu sangat berbahaya untuk kapal ini yang selalu melakukan proses *bunker* atau STS, maka dari itu dibutuhkan kondisi tali yang bagus dan tidak mudah putus. Kalau saat proses *bunker* terjadi tali putus, mau tidak mau kita harus menyambunginya tetapi saat proses selesai, segera mengganti tali atau menukar tali yang di bagian luar ke bagian dalam.





LAMPIRAN 2

Accident Report

사고 보고서 ACCIDENT REPORT

Document No. : BAT-17002

MASTER : JO. Heung yun

Ship's name : B. ATLANTIC

C/E : Ko BYONG GUN

Large Division	Medium Division	Small Division	Class Code	Occurred Date	YY/MM/DD: 17/10/30 Time : 0145LT
A	INI	0	VI	Place / Position	At Sea (LAT:15-40.1N, Long: 019-07.1 E)
Weather	c	Visibility	6	Wind/force	NW / 3 Temp(°C) 21

Incident type (Check ✓ Mark)
☐ CARGO DAMAGE, ☐ MACH. OUT OF ORDER, ☐ FIRE, ☐ HULL DAMAGE, ☐ ENG. TROUBLE,
☐ COLLISION/GROUNDING ☐ POLLUTION, ☐ BREACH OF REG., ☐ DECK MACH. ☒ HUMAN ☐
 OTHERS()

Machinery name (If applicable)	Main Engine	Maker	Hitachi Zosen MAN B&W / 6S35MC Mk6
-----------------------------------	-------------	-------	---------------------------------------

SYNOPSIS OF EVENT/INCIDENT(DESCRIBE BY DATE & TIME)		원인(CAUSE)	
SUBJECT : B. ATLANTIC HUMAN ACCIDENT 절손사고 DATE : 2017 년 10 월 30 일 CONTENT : 2017 년 10 월 30 일 01 시 45 분 갑작스런 Human Accident 과 함께 No.6 온도가 도까지 상승하여, 02 시 20 분 Bridge 연락 후 02 시 25 분 Windlass 정지했 포함하여 전 기통전검결과는 하기와 같습니다.		HUMAN	<input checked="" type="checkbox"/> Operator's error <input checked="" type="checkbox"/> Poor safety management <input checked="" type="checkbox"/> Poor maintenance
		MACHINE	<input checked="" type="checkbox"/> Defect of fixing
		OTHER	<input type="checkbox"/> Ineluctability <input type="checkbox"/> Uncertainty <input type="checkbox"/> Others ()

CAUSE	IN CASE THAT CAUSE IS DISTINGUISHED	GUESS & CONJECTURAL CAUSE
		2017 년 10 월 30 일 원상과 수시 점검 후 브고 예정 함께 발견하지수 절손된 것으로 보이며, 시간이 지 단작스럽게 상승한 것 추정 [서, 정상화에 발생 하여 Scav. temp 단작스럽게 상승한 것 추정

DAMAGED STATUS(ATTACH THE DRAWINGS & PHOTOS IF NECESSARY):
 절손

TAKEN ACTION ONBOARD (INCLUDING CAUSE INVESTIGATION):	SHIP'S DESIRE (INCLUDING PREVENTIVE ACTION):

TREATMENT FOR THE SHIP'S DESIRE & IT'S RESULT(Office only)

CONTENTS OF TREATMENT:	RESULT:

() Team Manager	(Sign)	DP/MP	(Sign)
------------------	--------	-------	--------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Stevien Hendryan
Tempat/Tanggal lahir : Jakarta, 6 September 1995
NIT : 51145168.N
Alamat Asal : Perumahan Kresek Indah 2 No P-1-B
Agama : Kristen Protestan
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Menikah



Orang Tua

Nama Ayah : Alm. Yohanes Hendry
Pekerjaan : Pelaut
Nama Ibu : Lili Yanti
Pekerjaan : Wiraswasta
Alamat : Perumahan Kresek Indah 2 No P-1-B

Riwayat Pendidikan

1. SDN 09 Pagi lulus tahun 2007
2. SMP Yapindo II lulus tahun 2010
3. SMA Yadika II lulus tahun 2013
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang – sekarang

Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal : MT. B. Atlantic
Perusahaan : PT. Amas Samudra Jaya
Alamat : Komp. Plaza Pasific, Blok B4 No 77-79, Jl. Boulevard Barat
Raya, Kelapa Gading, Jakarta Utara 14240, DKI Jakarta.